L. 476/S.

Aleg. CVI.

Sprawozdanie

komisyi administracyjnej o wniosku posła Erazma Wolańskiego względem uregulowania taryf kolejowych.

Wysoki Sejmie!

Przewóz zboża z ościennych prowincyi cesarstwa rosyjskiego do Niemiec stanowi dla kolei galicyjskich źródło znacznego dochodu. Zboże to przebiegłszy całą długość tych kolei rozchodzi się potem w dwojakim kierunku: na zachód, ku Saksoni, krajom nadreńskim, Szwajcaryi i na północ przez Wrocław, Berlin, Szczucin ku morzu baltyckiemu. Transporta tego rodzaju, nadawane zwykle w wielkich naraz ilościach i przebiegające bez przerwy całą kolej od końca do końca, wymagają mniejszych stosunkowo kosztów manipulacyjnych, niż transporta nadawane w mniejszych naraz ilościach i na krótszej odległości. Rzeczą więc jest łatwą do pojęcia, że koleje w ogóle robią wszelkie możebne usiłowania, aby podobne transporta na swoje linie skierować, lub jeżeli już raz ten kierunek wzięły, na tych liniach utrzymać.

Niedawno zostały ukończone i otworzone dla ruchu koleje, które od południa na północ przecinają najżyzniejsze, między morzem Czarnem a Bałtyckiem położone kraje, koleje te, wspólnym wiedzione interesem, natychmiast skojarzyły się w tym celu, aby wywóz zboża rosyjskiego do Niemiec, i do portów nadbałtyckich pozyskać dla swoich linii, z wykluczeniem kolei galicyjskich. Ustanowiły więc dla tego zboża taryfy niskie tak, iżby w obydwu wyżwspomnionych kierunkach, mianowicie ku Królewcu i Gdańsku, równie jak ku zachodnim krajom niemieckim, skutecznie współzawodniczyć mogły z kolejami galicyjskiemi. W tym ostatnim, zachodnim kierunku koleje galicyjskie najkrótszą przedstawiają drogę. Zboże z Bessarabii, Ukrainy, Podola, musi przez Wołyń i Królestwo kołować, nim się dostanie do pruskiego Szląska. Musiały więc koleje po tamtej stronie kordonu znacznie obniżyć taryfy, aby publiczność kupiecką do transportów dłuższą linią zachęcić.

W skutek tego współzawodnictwa obniżyła kolej Karola Ludwika taryfę transitową od zboża i mąki na 1 cent od cetnara i mili. Ale koleje rosyjskie nie dały za wygranę i ustanowiły taryfę o ćwierć centa tańszą. Nastąpiło więc na linii Karola Ludwika i na linii czerniowieckiej dalsze obniżenie taryfy dla zboża przebiegającego całą długość tych koleji, od Brodów, Podwołoczysk po Kraków i przechodzącego następnie na koleje niemieckie, z któremi obiedwie koleje galicyjskie związane są kartelami.

Obecnie zboże idące w nieprzerwanym ruchu z Podwołoczysk do Wrocławia w pełnych wozach opłaca za przestrzeń 70.3 mil t j. za całą długość koleji Karola Ludwika, od cetnara 51.3 ct. czyli 0·73 cent. od cetnara i mili. Zboże idące w nieprzerwanym ruchu do Wrocławia z Czerniowiec opłaca za przestrzeń, którą na kolejach galicyjąkich przebiega, to jest za mil 80·5 tylko 57·6 cent. z Brodów za mil 57·3 tylko 41·8 centów.

Zboże nieprzechodzące na koleje niemieckie, a więc pozostające w młynach krakowskich, chociaż przebiega także całą długość linij galicyjskich, nie korzysta z tego obniżenia taryfy, i płaci z Podwołoczysk nie 51·3 ale 68·5, z Czerniowiec nie 57·6 ale 86·3, z Brodów nie 41·8 ale 53.6 ct. to jest o 17·2 o 28·9 i o 11·8 ct. więcej. Dla Wrocławia fracht od cetnara i mili na kolejach galicyjskich wynosi 0·73, dla Krakowa 0·97 ct., to jest o 0·24 ct. czyli o 33% więcej. Ztąd to pochodzi że zboże idące n. p. z Czerniowiec płaci do Wrocławia 84 ct. od cetnara, do Krakowa zaś 88·6 ct., z Suczawy do Wrocławia 91·8 ct. do Krakowa 98·6 ct. to jest o 4·6 i o 6·8 ct. więcej do Krakowa niż do Wrocławia.

Fracht z Krakowa do Wrocławia kosztuje od cetnara zboża lub mąki 40·5 ct. Młyn w Krakowie, któryby mełł pszenicę rosyjską a mąkę do Wrocławia wywoził, opłacałby od cetnara zboża sprowadzonego z Podwołoczysk 68·5, od cetnara mąki wysłanej do Wrocławia 40·5 razem 109 ct. frachtu. Młyn w Wrocławiu, mieląc taką samę pszenicę rosyjską także z Podwołoczysk sprowadzoną, opłaca frachtu tylko 77·7 ct. może więc mąkę o 31·3 ct. taniej sprzedawać niż młyn krakowski, a tem samem na całym pruskim Szlązku zgnieść konkurencyę młynów krakowskich. Podobny rachunek przeprowadzony co do zboża przywiezionego z Suczawy, okazuje, że młyn Wrocławski ma w porównaniu z młynem Krakowskim premie 37·3 ct. na cetnarze, to jest prawie 75 ct. na korcu przenicy.

Z Tarnowa jest 47 mil bliżej do Wrocławia niż z Brodów, fracht od centnara zboża z Tarnowa do Wrocławia kosztuje 53·0 ct. z Brodów do Wrocławia 69·3 ct. Różnica frachtu wynosi tylko 16·3 ct., tak, jak gdyby Tarnów był położony o mil 30 dalej ku wschodowi. Kupiec Wrocławski nie może płacić za pszenicę w Tarnowie drożej jak o 16·3 centy wyżej ceny, jaką płaci na komorze Radziwiłowskiej.

Z Rzeszowa kosztuje fracht do Wrocławia od cetnara zboża 65·1 cnt. — z Podwołoczysk o 49·5 mil od Wrocławia bardziej oddalonych, kosztuje takiż fracht 77·7 cnt. więc za 49·5 mil tylko 12·6 cnt. więcej. Młyn w Rzeszowie sprowadzając pszenicę z Brodów opłaca od cetnara 42·9 cnt. Gdy zmiele tę pszenicę, opłaca od cetnara mąki do Wrocławia 65 cnt., razem więc opłaca frachtu 107 cnt. Młyn Wrocławski opłaca z Brodów 69·3 cnt., więc młyn Rzeszowski musiałby tracić na cetnarze mąki 38·7 cnt., czyli na korcu pszenicy 77·5 cnt. gdyby na miejscu swego naturalnego odbytu, to jest na targowicach pruskich chciał konkurować z młynami pruskiemi.

Wywóz zboża z Jarosławia do Wrocławia kosztuje 69·3 cnt., tyleż kosztuje wywóz zboża ze Lwowa, ale co większa, tyle także kosztuje on z Brodów. Z Podwołoczysk kosztuje on tylko o 8·4 cnt. więcej, pomimo że różnica odległości między Jarosławiem a Podwołoczyskami wynosi mil 43. Pod względem wywozu zboża w naturalnym kierunku odbytu, do Niemiec, jest więc cała wschodnia

przestrzeń kraju począwszy od brzegów Sanu, jakby sztucznie za Zbrucz przeniesiona i wstecz ku wschodowi o mil kilkadziesiąt cofnięta. Komu wiadomo, jak odmienne są i o ile korzystniejsze warunki produkcyi zboża w ościennym Wołyniu i na Podolu rosyjskiem, jaka różnica w cenie ziemi, w ciężarach publicznych i t. d. w porównaniu z okolicą nad Sanem, ten łatwo oceni, jak ciężką i prawie niemożebną staje się przy takiem zrównaniu frachtu konkurencyi na targach niemieckich galicyjskiego zboża z rosyjskiem.

Z podobnego zestawienia taryf co do innych stacyi możnaby wykazać rezultaty niemniej rażące. Lecz wykazane wystarczą może, a dodać nie zawadzi, że porównanie pozycyi taryfowych na naszych kolejach należy do zadań najbardziej zawiłych.

Każda taryfa ma po kilka dodatkowych opłat i należytości, każda powołuje się na postanowienia dawniejsze, każda ustanawia wyjątki. Dość powiedzieć, że w taryfie kolei czerniowieckiej z r. 1874 która spory tomik w ćwiartkowym formacie zajmuje ośmdziesiąt jeden stronnic, w taryfie kolei Karola Ludwika ośmdziesiąt siedm stronnic poświęconych jest tylko na komentarze i tablice, mające niby objaśniać publiczność.

Opaczne przedstawienie stosunków naturalnych pod względem handlu zbożowego w kraju, w którym ten handel i połączona z nim industria stanowią główny warunek powodzenia ekonomicznego, wywarło powszechne, silne i nader przykre wrażenie.

Producenci przerażeni zostali groźną konkurencyą ościennego kraju, słynącego z niewyczerpanej żyźności. Wszak przez stuczne zniesienie odległości otworzono temu krajowi możność zasypania zbożem tych targowisk, na których jedynie ziemiopłody nasze znajdują pewny i korzystny odbyt.

Jak wiadomo, jedynym przemysłem fabrycznym, który się w Galicyi z jakiem takiem powodzeniem w ostatnich latach rozwinął, jest młynarstwo. Wielkie kapitały włożone zostały w ten przemysł. Tu i owdzie poniesiono ciężkie ofiary, aby przełamać początkowe trudności. Naraz młyny nasze zostały zagrożone konkurencyą młynów szlązkich, które mogą teraz sprowadzać zboże za frachtem tańszym niż Kraków, a za frachtem prawie równym jak wiele innych miast naszych.

Nakoniec przerażony został świat handlowy już samą nagłością wprowadzenia tak doniosłej zmiany, która wszelkie dotychczasowe kombinacye wywraca.

W skutek wrażenia, jakie taryfa z 1. Kwietnia b. r. wywarła, ozwały się zewsząd głosy wołające ratunku. Przerażenie wzmogło się jeszcze, gdy prawie równocześnie upowszechniła się wieść, że zamiarem Rządu jest młodsze koleje galicyjskie zlać w jedno z koleją Karola Ludwika. Zauważano słusznie, że wrazie gdyby się jej udało nabyć choćby tylko jednę z tych kolei, n. p. Dniestrzańską, już tem samem zapobiegłaby kolej Karola Ludwika wszelkiej wewnątrz kraju konkurencyi, a monopol w jej rękach mógłby narazić na szwank całą przyszłość ekonomiczną Galicyi.

Dla tego to wypracował Wydział krajowy memoryał do c. k. Rządu, który po otwarciu Sejmu złożył na stół Izby, a w którym ze stanowiska zdrowo pojętego dobra kraju traktuje równie sprawę taryfową, jak i sprawę fuzyi kolei galicyjskich. Prawie jednocześnie przedłożyli Rządowi memoryały w tym samym ułożone duchu, komitet Towarzystwa gospodarczego w Krakowie i Izba handlowa we Lwowie.

Słuszna więc jest, aby także reprezentancya kraju, zebrany Sejm podniósł głos w obronie tylu zagrożonych interesów.

Niezawodnie należy uregulowanie taryf kolejowych do nader zawiłych zadań polityki ekonomicznej. Spotykają się na tem polu rozliczne interesa sprzeczne. Nie jest rzeczą łatwą pogodzić je i do jednego sprowadzić wyrazu, którym jest cyfra w taryfie.

*

Interesem właścicieli kolei jest osiągnąć jak najwyższy czysty dochód ze swego przedsiębiorstwa, i nie dziw jeśli nie poczuwają się z własnego popędu do obowiązku regulowania taryf inaczej jak według własnej korzyści.

Interesa producentów, konsumentów, kupców rzadko są między sobą w zgodzie. Służyć tu może za powszechne prawidło, że każdy obawia się konkurencyi w swoim własnym zawodzie, ale cieszy się gdy ją znajduje po stronie tych, z którémi zawiera transakcye. Aby uniknąć błędu, potrzeba tu dokładnych i bezstronnych badań, któreby wykazały, co w tych sprzecznych wymaganiach jest uzasadnionem i zdrowem, a co z dobrem ogółu lub z jego przeważnej części niezgodnem i rzadko się wydarza taka jednozgodność w całym kraju, jak ta, która się objawiła w obec najnowszej taryfy głównych kolei galicyjskich.

Nakoniec wchodzi w grę także interes Rządu, który z natury rzeczy powinien być zawsze jeden i ten sam, co interes ogółu. Rządowi więc przedewszystkiem powinno zależyć na tem, żeby kolej, ta dźwignia dobrobytu, wielce potężna, ale właśnie w skutek tej potęgi wielce niebezpieczna w razie opacznego użycia, działała zawsze ku pospolitemu dobru, ułatwiała postęp gospodarstwa społecznego, gdzie on się sam rozwija, a wywoływała go tam, gdzie się dotąd jeszcze nie pojawia. W tym kierunku Rząd jest wielokrotnie zainteresowanym, jako stróż dobra pospolitego, jako piastun siły podatkowej, nakoniec jako spadkobierca towaszystw akcyjnych, przyszły właściciel koleji. Wszak dochód, jaki mu będą przynosić, gdy przejdą w jego posiadanie, będzie tem wyższy, czém wyżej za pomocą dobrej już teraz polityki taryfowej podniesiony zostanie rozwój ekonomiczny kraju.

Wprawdzie przeoczyć nie można, że jest w grze inny jeszcze, bezpośredni a chwilowy interes Rządu, jako gwarantującego właścicielom kolei pewną kwotę czystego dochodu. Pod tym względem jest zadaniem Rządu, nie powiększać bez potrzeby ciężaru, który z tego tytułu skarb Państwa ponosi, więc nieuszczuplać kolejom dochodu, ale zarazem przez utrzymanie zdrowej polityki taryfowej dążyć do tego, choćby kosztem chwilowych ofiar, aby koleje podniecały industryę i handel, aby same sobie w ten sposób przysparzały ruchu i dochodu i mogły się z czasem obchodzić bez zaliczek Rządowych.

Trudne zadanie pogodzenia tylu i tylorakich względów, potrzeb i wymagań jest jeszcze bardziej utrudnionem przez to, że do pewnego stopnia Rząd ma ręce związane. W koncesyach pospolicie zakreślone są co do wysokości frachtu pewne granice, w których obrębie przedsiębiorstwo może się poruszać swobodnie. Koncesye te stanowią niejako obustronnie obowiązujące umowy. Na podstawie koncesyi ogromne kapitały bywają wyłożone a często zarezykowane i niebyłoby to wcale podnietą do przedsiębiorstw nowych, gdyby rządy bez naglącej potrzeby wkraczały do tej sfery, którą postanowienia koncesyi zastrzegły dla swobodnego ruchu przedsiębiorstwa.

W obec tej ostatniej trudności należy jednak mieć to na uwadze, że przedsiębiorstwa koleji żelaznych zajmują stanowisko pod wielu względami uprzywilejowane. Ztądto pochodzi, że co do prawnej właściwości swojej różnią się one od przedsiębiorstw innych, i bardziej niż inne należą pod władanie prawa publicznego i administracyi państwa. Wpływ Rządu, który względem innych przedsiębiorstw mógłby przybrać charakter włamania się w prywatną sferę własności, zachowa zawsze względem koleji żelaznych prawowity charakter prerogratywy najwyższej władzy społecznej. A nie dość na tem, że koleje przez Rząd są uprzywilejowane, i że skarb państwa, to jest siła podatkowa ogółu, stoi za niemi w odwodzie z gwarancyą pewnego dochodu. Sama natura tych przedsiębiorstw nadaje im jeszcze ten przywilej, że najczęściej wolne są od współzawodnictwa, który jest najdzielniejszym regulatorem cen w każdej innej gałęzi zarobkowania, dlatego powszechnem i słusznem jest to przekonanie, że Rząd ma nie tylko prawo i obowiązek czuwać nad tem, żeby przedsiębiorstwa, mające tyle korzyści z góry sobie przyznanych, nie sięgały jeszcze i po takie zyski, które tylko z szkodą ogółu osiągnięte być mogą.

Wprawdzie Rząd austryacki mało dotąd okazywał skłonności do energicznego w tym kierunku działania. Nie pierwszy to raz rozbrzmiewają po kraju zażalenia na taryfy koleji galicyjskich. Podobno nie bez przyzwolenia Rządowego ustanowioną została ta najnowsza taryfa, która jak staraliśmy się wykazać, ze szkodą naszą dopomaga produkcyi rosyjskiej i przemysłowi pruskiemu. To jednak nie do milczenia, ale owszem do głośnego wołania nakłaniać nas powinno. Może głosy podniesione dziś właśnie, łatwiej dowołają się skutku, niż w innym czasie. Jednocześnie bowiem mnożą się podobne skargi także w innych krajach koronnych i domagają się nie tylko reformy tej lub owej taryfy na jednej lub drugiej koleji, ale zasadniczo uregulowania kwestyi taryfowej w ogóle, może mniej rażące niż u nas, ale także dla interesowanych dotkliwe pozycye taryfowe zdarzają się na każdej niemal kolei. Wiadomo powszechnie, jaki cios zadały w swoim czasie wywozowi spirytusu austryackiego do Włoch taryfy przewozowe, protegujące eksport spirytusu pruskiego. W Czechach skarżą się przemysłowcy na to, że koleje tamtejsze, ubezpieczywszy się pobierają za cały szereg artykułów handlu od północnej granicy Czech do Wiednia fracht o 50% wyższy niż ten, który te same artykuły opłacają w nieprzerwanym ruchu między Hamburgiem a Wiedniem. Z Pesztu do Drezna fracht od zboża wynosi o 10 centów mniej, niż z Pesztu do Bodenbachu. Szkło, ten ważny artykuł przemysłu czeskiego opłaca z Bodenbachu do Wiednia 203 cnt., a szkło z Hamburga do Wiednia sprowadzane (przez Pragę) tylko 156 centów.

Naprzeciw Oświęcima leży na pruskim Szląsku Nowy Bieruń.

W skutek protekcyi, jaką koleje lubią udzielać handlowi przewozowemu za pomocą taryf specyalnych, zdarza się że zboże austryackie bywa tańsze w Bieruniu, niż w Oświęcimie i młynarze austryaccy zakupują to austryackie zboże w Prusiech, bo różnica ceny zboża, spowodowana tylko różnicą wysokości frachtu, wynosi więcej, niż cło wchodowe, pobierane na komorze w Oświęcimie.

Żeby nie wyglądało, jakobyśmy jeden tylko w Galicyi artykuł, to jest zboże, mieli na oku, komisya pozwala sobie wspomnieć, że szląski węgiel kamienny opłaca do Tarnopola od pełnego wagonu fracht prawie o 8 zł. wyższy, niż do Podwołoczysk. Jeden tylko młyn w Tarnopolu potrzebuje 50.000 cetn. tego węgla rocznie, opłaca więc za fracht węgla o 2.000 zł, więcej, niż jego współzawodnik po tamtej stronie kordonu.

Podobnych szczegółów możnaby jeszcze wiele przytoczyć. Dlatego jest rzeczą niepodobną żeby Rząd głuchym pozostał na mnożące się zewsząd przedstawienia, obojętnym na szkody, które wewnętrzny ruch ekonomiczny ku wzbogaceniu zagranicy ponosi. Jest rzeczą niepodobną, żeby Rząd, nim jeszcze przedsięweźmie uregulowanie taryf kolejowych w ogóle, nie użył wszelkich środków, jakie ma w swej mocy, dla usunięcia takich wyjątkowych taryf, jak najnowsze taryfy głównych linij galicyjskich, taryfy, których potworne dla nas wynikłości staraliśmy się choć w małych próbkach przedstawić.

Pozostaje nam jeszcze powiedzieć słowo o kwestyi zlania w jedno młodszych kolei galicyjskich. Z powyższego wywodu wynika, że nie możemy zalecać zlania tych kolei z koleją Karola Ludwika. Byłoby to zmonopolizowaniem w rękach kolei Karola Ludwika całego ruchu towarów tak w handlu wewnątrz kraju, jakoteż w handlu z zagranicą i mogłoby najzgubniejsze dla Galicyi skutki wywołać. Najgoręciej jednak należałoby popierać zlania w jedno tych młodszych kolei między sobą.

Tym sposobem powstałoby na miejscu trzech wątłych jedno silne przedsiębiorstwo o zapewnionej przyszłości. Takie przedsiębiorstwo stałoby się, zwłaszcza po wybudowaniu projektowanych kolei do Husiatynu i do Białej, współzawodnikiem kolei Karola Ludwika, mogącym się z nią mierzyć na siłach.

Korzyści, jakieby już teraz wyniknęły z fuzyi trzech kolei, są zbyt jawne. Któż wątpi o tém, że jeden zarząd centralny mniej kosztuje, niż trzy takie zarządy? Wspomniane trzy koleje

mają nietylko trzy sztaby techniczne, ale także swych w Radach zawiadowczych 38 członków, podczas gdy bogata kolej północna ma ich tylko 12.

Kto zna służbę tak zwaną graniczną, to jest czynności i koszta z powodu przechodzenia pociągów z jednej linii na drugą, temu wiadomo, że ta jedna rubryka na tych trzech liniach pożerałaby setki, tysięcy przy należycie ożywionym ruchu. Cóżby powiedzieć o korzystniejszym zużytkowaniu parków, paliwa, służby pociągowej, które jest ważnym oszczędności w kosztach ruchu warunkiem. Słowem, w każdym dziale wydatków byłyby możebnemi takie oszczędności, o jakich nie można myśleć przy nienaturalnem rozłamaniu na trzy kawałki jednej, ciągłej, nieprzerwanej linii.

Już dziś pomimo nie świetnego położenia swego, kolej Łupkowska coraz silniejszą staje się konkurentką kolei Karola Ludwika.

Wszakże już teraz podejmuje się ona dostawić pełnego ładunku wozowego między Wiedniem a Lwowem o 40 zł. taniej niż kolej Karola Ludwika w połączeniu z koleją północną. Gdyby więc te koleje młodsze wydobyły się zapomocą zespolenia sił, z ciężkiego swego położenia i gdyby swobodniejszych nabyły ruchów, konkurencya z ich strony mogłaby się stać skutecznym regulatorem innych taryf w kraju i zapobiedz takim, jak dziś są anormalnym stosunkom frachtowym.

Z tych powodów komisya administracyjna wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Wzywa się c. k. Rząd, aby wpłynął na zgodne, z interesami ekonomicznemi kraju uregulowanie taryf na kolejach galicyjskich.
2. Wzywa się c. k. Rząd, aby wpłynął na zlanie w jedno kolei Łupkowskiej, Dniestrzańskiej i Arcyksięcia Albrechta.

Zastępca przewodniczącego:
Grocholski.

Sprawozdawca:
Smarzewski.